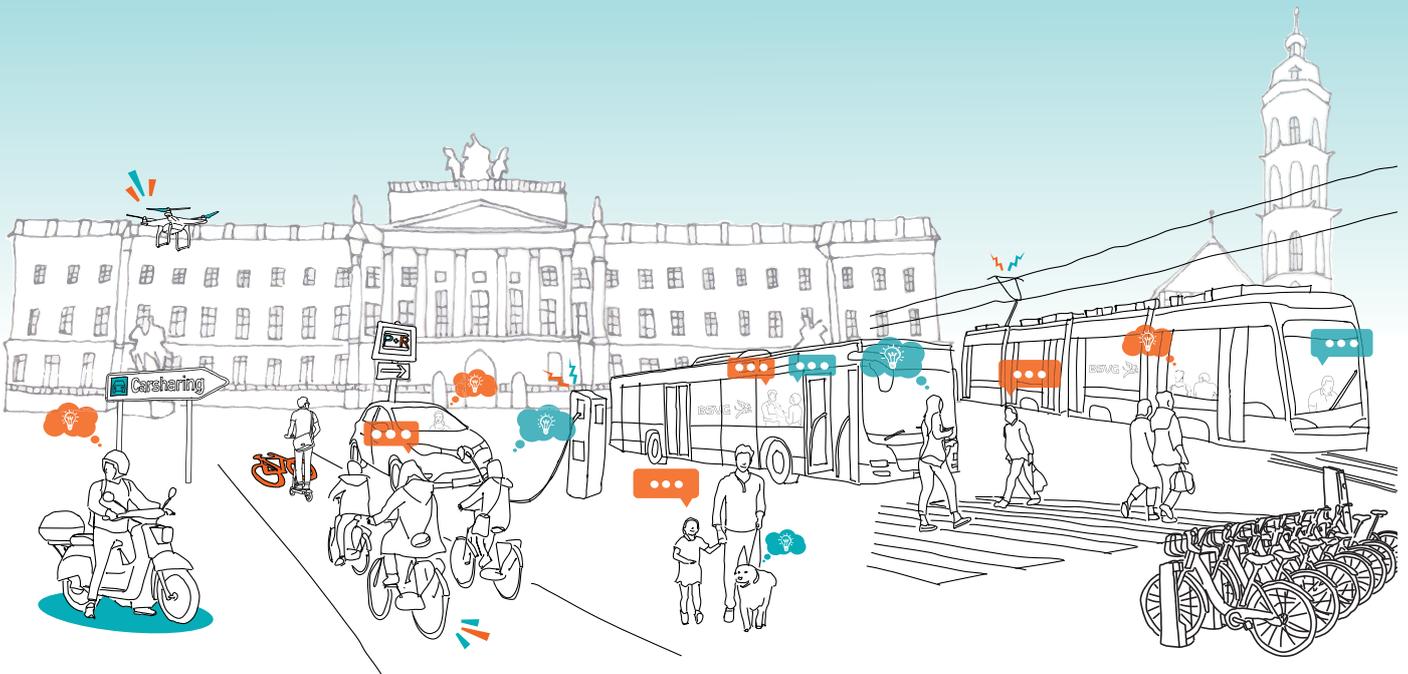


Braunschweig  
Löwenstadt



# — MOBILITÄTS — ENTWICKLUNGS PLAN —

Braunschweig - Gemeinsam - Bewegen



**Analyse,  
Prognose**

Seite 7

**Die  
Projekte**

Seite 13

**Der  
Ausblick**

Seite 49

# Inhalt

Worum es geht.....	1
Diese Ziele wollen wir erreichen.....	3
Der gemeinsame Weg zum MEP.....	5
<b>Analyse und Prognose.....</b>	<b>7</b>
Mobilität der Gegenwart.....	9
Mobilität der Zukunft.....	11
<b>Die Projekte.....</b>	<b>13</b>
Wo wir jetzt anpacken wollen.....	15
Fußinfrastruktur anpassen.....	17
Fahrradverkehr stärken.....	19
Öffentlichen Verkehr stärken.....	26
Inter- und Multimodalität ausbauen.....	29
Alternative Antriebe fördern.....	33
Autoverkehre koordinieren.....	36
Parken organisieren.....	39
Wirtschaftsverkehr steuern.....	41
Verkehrssicherheit erhöhen.....	43
Mobilität managen.....	45
Öffentliche Räume stärken.....	47
<b>Der Ausblick.....</b>	<b>49</b>
Wie geht es jetzt weiter?.....	51

# Grußwort



*Liebe Braunschweigerinnen und Braunschweiger, im April 2020 hat sich die Stadt Braunschweig auf den Weg gemacht, für die Zukunft unserer Stadt einen Mobilitätsentwicklungsplan zu entwickeln. Mit dem sogenannten MEP sollte Mobilität ökonomischer, ökologischer und sozialverträglicher werden. Erklärtes Ziel aller Beteiligten aus Politik, Stadtgesellschaft und Verwaltung war es dabei, einen attraktiven Mix aller Verkehrsträger und so das passende Angebot für jedes Mobilitätsbedürfnis zu erreichen.*

*Gemeinsam mit der Stadtgesellschaft wurde die aktuelle Mobilitätssituation in Braunschweig analysiert, Strategien sowie Zukunftsbilder entwickelt und ein umfassender Maßnahmenkatalog aufgestellt. In dem mehrjährigen Beteiligungsprozess wurde um die bestmöglichen Lösungen gerungen. Wir als Verwaltung haben in diesem Prozess versucht, möglichst vielen der an uns gerichteten Wünsche und Erwartungen gerecht zu werden. Der nun vorgelegte und im Februar 2025 beschlossene MEP lässt mich hoffnungsvoll in die Zukunft blicken, stellt er doch wichtige Weichen für Braunschweigs Mobilitätsentwicklung der kommenden Jahrzehnte.*

*Denn Mobilität zu ermöglichen bedeutet Teil-*

*habe zu ermöglichen. Und so bildet der MEP in erster Linie die Mobilitätsbedürfnisse aller Braunschweigerinnen und Braunschweiger mit dem Ziel ab, das soziale, wirtschaftliche und kulturelle Zusammenleben in Braunschweig zu stärken.*

*Er fördert verkehrsmittelübergreifende Erreichbarkeiten genauso wie Aufenthalts- und Lebensqualitäten und eine soziale gerechte Mobilität. Zugleich wird ein wichtiger Beitrag in Richtung Klimaneutralität vollzogen und damit die Umweltqualität verbessert. Zudem wird auch der Wirtschaftsstandort Braunschweig gestärkt.*

*Getreu dem Motto Braunschweig Gemeinsam Bewegen soll auch die Umsetzung der Einzelmaßnahmen von regelmäßigen Beteiligungsformaten geprägt sein.*

*In diesem Sinne lade ich Sie herzlich ein, weiterhin gemeinsam mit uns Braunschweigs Mobilität der Zukunft zu gestalten, um unsere Stadt noch lebendiger, lebenswerter und anziehender zu machen.*

*Ihr*

**Dr. Thorsten Kornblum**

Oberbürgermeister der Stadt Braunschweig

# Worum es geht

**Wie bewegen wir uns heute in Braunschweig – und wie wollen wir uns in Zukunft fortbewegen? Diese Fragen stehen im Mittelpunkt des Mobilitätsentwicklungsplans 2035+, kurz MEP. Der MEP gibt vor, wie sich unser Verkehrssystem in den nächsten fünfzehn Jahren entwickeln soll. Er stellt die Weichen für eine nachhaltige, effiziente und zukunftsorientierte Mobilität in Braunschweig. Ziel ist es, ein Verkehrssystem zu schaffen, das Umwelt, Lebensqualität und wirtschaftliche Entwicklung gleichermaßen berücksichtigt.**



## WAS IST DER MOBILITÄTSENTWICKLUNGSPLAN?

Der Mobilitätsentwicklungsplan ist mehr als ein Plan - er ist ein aktives Konzept, das Probleme benennt, konkrete Lösungen entwickelt und eine klare Vision für die Mobilität in Braunschweig formuliert. Dabei wird das gesamte Verkehrssystem integriert und verkehrsmittelübergreifend betrachtet: vom Rad- und Fußverkehr über den öffentlichen Personennahverkehr und den motorisierter Individualverkehr bis hin zum Wirtschaftsverkehr. Wichtige Querschnittsthemen wie Stadt- und Quartiersentwicklung, Klimaschutz, Luftreinhaltung und Lärminderung spielen ebenso eine entscheidende Rolle wie Barrierefreiheit, Verkehrssicherheit oder alternative Antriebe. Der MEP ist somit Planungsgrundlage und Zukunftsperspektive zugleich.

## WORAUF BAUT DER MEP AUF?

Mit dem MEP reagiert die Stadt Braunschweig auf tiefgreifende Veränderungen der letzten Jahre. Dazu gehören einerseits lokale Entwicklungen wie die Siedlungs- und Infrastrukturentwicklung, andererseits aber auch globale Trends wie der Klimawandel, die fortschreitende Urbanisierung und die Digitalisierung. Diese Trends verändern die Anforderungen an die urbane Mobilität grundlegend. Hinzu kommt, dass sich das Verständnis von Verkehrsplanung gewandelt hat: Nachhaltigkeit, soziale Gerechtigkeit und Lebensqualität rücken zunehmend in den Fokus. Zudem verpflichtet eine EU-Richtlinie größere Städte zur Entwicklung eines sogenannten Sustainable Urban Mobility Plans (SUMP). Der MEP erfüllt diese Anforderungen und macht Braunschweig damit fit für die Zukunft - auch im europäischen Kontext. Dabei orientiert sich der MEP an den Leitzielen des Integrierten Stadtentwicklungskonzepts (ISEK), das gemeinsam mit Bürgerinnen und Bürgern erarbeitet wurde. Aus diesen wurden sechs strategische Zielfelder abgeleitet, die als Grundlage für den gesamten Planungsprozess dienen.

## WORAUS BESTEHT DER MEP?

Der MEP besteht aus mehreren zentralen Bausteinen. Am Anfang steht eine detaillierte Bestandsanalyse der aktuellen Mobilitätssituation in Braunschweig. Sie zeigt, wo die Stadt bereits gut aufgestellt ist – etwa beim Radverkehr oder bei der Vernetzung mit dem Umland – und wo Handlungsbedarf besteht. Aufbauend auf dieser Analyse wurden Zukunftsszenarien entwickelt, die verschiedene Wege der Mobilitätsentwicklung aufzeigen: ein Szenario, das stark auf Digitalisierung setzt, ein Szenario, das die Förderung des Umweltverbundes (Bus, Bahn, Rad und Fuß) in den Mittelpunkt stellt, und ein Szenario, das vor allem auf eine lebenswerte Stadt mit verkehrsberuhigten Räumen abzielt.

Aus diesen Szenarien wurde schließlich ein Zielszenario abgeleitet, das die wirksamsten Maßnahmen zu einem Maßnahmenmix kombiniert. Es umfasst insgesamt 88 Maßnahmen aus den Bereichen Fuß- und Radverkehr, ÖPNV, Kfz-Verkehr, Wirtschaftsverkehr, alternative Antriebe, Mobilitätsmanagement und Verkehrssicherheit. Ziel ist es, durch ein ausgewogenes Zusammenspiel dieser Maßnahmen eine nachhaltige, sichere und für alle zugängliche Mobilität in Braunschweig zu schaffen. Damit liefert der MEP nicht nur einen Plan, sondern eine klare Perspektive und einen konkreten Fahrplan für die Mobilitätswende in der Stadt.

# Diese Ziele wollen wir erreichen

**Sechs strategische Zielfelder geben dem Mobilitätsentwicklungsplan einen Rahmen. An ihnen orientierte sich die Erarbeitung des MEP. Die erarbeiteten Strategien und Maßnahmen zahlen in ihre Zielerfüllung ein. Die Zielfelder funktionieren nicht getrennt voneinander, sondern unterstützen sich gegenseitig und sind somit zusammenhängend zu verstehen.**



## **Umweltgerechte Mobilität**

**Klimafreundlich, emissionsarm und  
energieeffizient für eine gesunde Stadt**  
Verkehrsbedingte Emissionen vermindern |  
Stadt der kurzen Wege etablieren

## **Erreichbarkeit sichern und fördern**

**Gute Mobilitätsangebote  
für alle Verkehrsträger**  
Wirtschaftsstandorte stärken | Pendlerverkehre  
optimieren | Erreichbarkeit der Stadt, der Stadtteile  
und Nahversorgungsstandorte fördern

## **Der Mensch als Maßstab**

**Mobilität stadt- und sozialverträglich  
organisieren, für mehr Lebensqualität in  
Braunschweig**  
Stadtraum angemessen und attraktiv gestalten |  
Mobilität ressourcenschonend und  
erhaltend organisieren

## **Mobilität für alle**

**Gleichberechtigten Zugang, um gesellschaftliche  
Teilhabe für alle zu gewährleisten**  
Zielgruppenorientierte Planung forcieren |  
Barrierefreie und selbstbestimmte Mobilität  
als Grundsatz der Planung | Daseinsvorsorge für  
Stadt und Region sichern

## **Selbstverständlich unterwegs**

**Sicher, komfortabel und einfach mobil sein**  
Verkehrssicherheit erhöhen |  
Inter- und multimodale Angebote weiterentwickeln |  
Einfachen Zugang und unkomplizierte Nutzung  
ermöglichen

## **Mobilität der Zukunft**

**Digitalisierung mitdenken und intelligente  
Ansätze der Mobilität fördern**  
Smart Mobility fördern |  
Innovative Mobilitätsthemen weiterentwickeln

# Der gemeinsame Weg zum MEP

2020 war der Startschuss für die Erarbeitung des Mobilitätsentwicklungsplans für Braunschweig. In insgesamt sechs Phasen wurde der MEP zusammen mit Verwaltung, Politik, Expert:innen und Bürger:innen erarbeitet. Die äußeren Rahmenbedingungen waren dabei herausfordernd: Aufgrund der Coronapandemie mussten viele analog gedachte Veranstaltungen überdacht und angepasst werden - ob Online-Beteiligung, digitale Live-Talks oder kleine Pop-Up-Formate. Trotzdem steht am Ende ein gemeinsam getragener Mobilitätsentwicklungsplan, mit dem wir die Zukunft der Mobilität in Braunschweig mutig gestalten wollen.

1

## Auftakt und Analyse | 2020

Zu Beginn wurden Verkehrsdaten, Analysen und Konzepte von den Planenden zusammengetragen, um den Status Quo der Mobilität Braunschweigs abzubilden. Ergebnis dieser Phase waren Stärken und Schwächen, die Grundlage für die Entwicklung von Maßnahmen sind.

### Europäische Mobilitätswoche

Fachliche Vorträge und Talkrunden

### Onlinedialog

Bewertung der Mobilitätssituation stadtweit und auf Quartiersebene

### Expertenkreis und wissenschaftlicher Beirat

Gemeinsame Stärken und Schwächen Analyse

2

## Zukunftserzählungen | 2021

Aus der Analyse wurden erste Leitbilder entwickelt, die mögliche Richtungen der zukünftigen Entwicklung aufzeigen: Vernetzte Mobilität, Soziale Mobilität, Umweltgerechte Mobilität, Sichere Mobilität.

### Online Veranstaltung

Vorstellung aktueller Stand, Live-Talk

### Online Beteiligung

Bewertung und Einbringen von Zukunftserzählungen

### Projektteam On-Tour

an verschiedenen öffentlichen Orten, Spielset zum Bewerten der Zukunftserzählungen

### Ausstellung

zu ersten Analyseergebnissen und Zukunftserzählungen

### Europäische Mobilitätswoche

Ergebnisse Beteiligungen, Fortgang des Prozesses



3

### Szenarien | 2021

Auf Basis der Zukunftserzählungen und Rückmeldungen der Bevölkerung wurden drei Szenarien und Maßnahmenpakete der Mobilität der Zukunft entwickelt: Stadtraum für Menschen, Starker Umweltverbund und Smarte Mobilität.

#### Expertenkreis und wissenschaftlicher Beirat

Zwei Treffen zu Instrumenten und Maßnahmen der Szenarien

4

### Maßnahmen | 2022 / 2023

Aus den drei Szenarien wurde mit Hilfe von Bürgerinnen und Bürgern das Zielszenario sowie dazugehörige Maßnahmen entwickelt.

#### Online-Beteiligung

Mobilitätsspiel, um eigene Vision von Braunschweigs Mobilität zu entwickeln

#### MEP-Happening

Vorstellung Online-Spiel und Diskussion über Maßnahmen auf Bodenkarte

#### Europäische Mobilitätswoche

Diskussion Zielszenario und Maßnahmenkatalog

#### Expertenkreis, wissenschaftlicher Beirat und Wirtschaftsverbände

Diskussion eines finalen Maßnahmenkatalogs

5

### Finaler MEP | 2024 / 2025

Der finale MEP wurde in verschiedenen Gremien diskutiert und beschlossen. Er enthält 88 Maßnahmen in elf Handlungsfeldern, sodass verkehrsmittelübergreifend die Zukunft der Mobilität angegangen werden kann.

#### Finale Veranstaltung

Ausstellung zum MEP und Projektschau



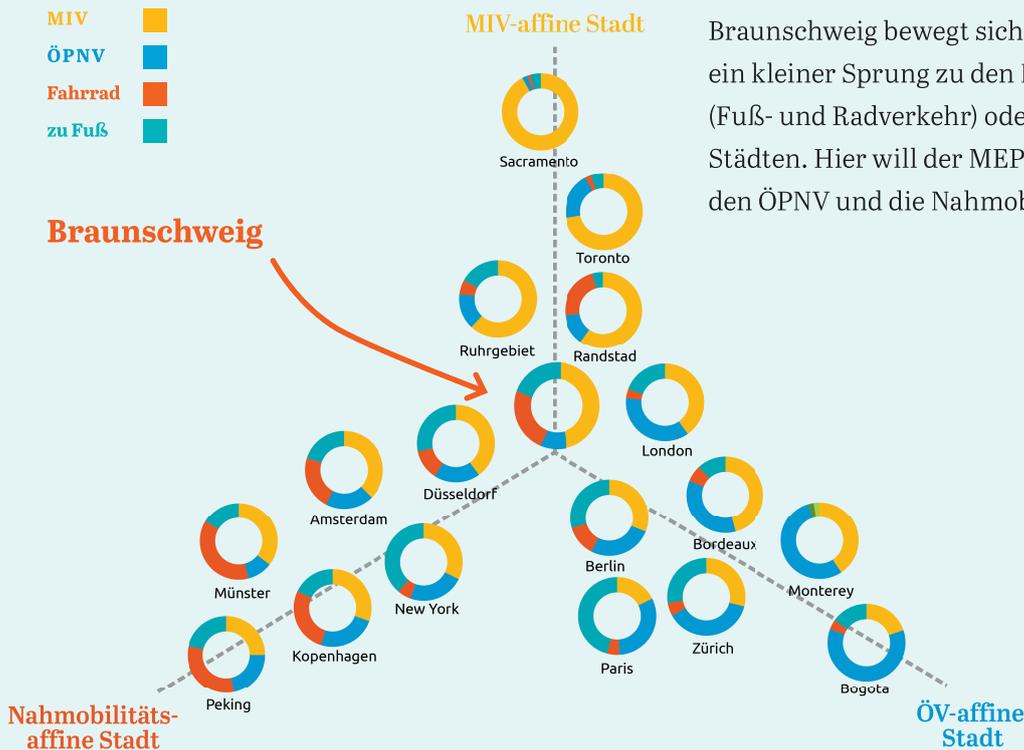
# **Analyse und Prognose**



# Mobilität der Gegenwart

Der Mobilitätsentwicklungsplan soll eine langfristige Entwicklungsperspektive für den Verkehr in Braunschweig aufzeigen. Doch bevor wir einen Blick in die Zukunft wagen: Wo steht Braunschweig heute? Wie sind die Menschen in Braunschweig unterwegs? Wie gut sind die verschiedenen Orte in Braunschweig zu erreichen? Hier einige interessante Erkenntnisse über den Ist-Zustand, den wir langfristig verändern wollen. Eine detaillierte Analyse gibt es in dem Zwischenbericht unter [braunschweig.de/mep](http://braunschweig.de/mep).

## STEHT BRAUNSCHWEIG VOR DEM AUFBRUCH IN EINE NEUE ÄRA DER MOBILITÄT?



## WIE KÖNNEN DIE PENDLERVERKEHRE NACHHALTIG UMGEBAUT WERDEN?

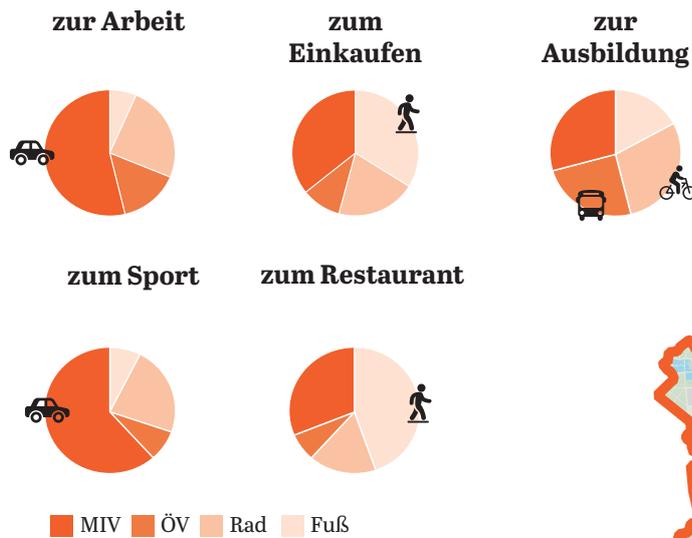
**66.100  
Einpenderler**

1. Wolfenbüttel (14.600)
2. Peine (10.200)
3. Gifhorn (8.300)

**36.700  
Auspenderler**

1. Stadt Wolfsburg (11.500)
2. Stadt Salzgitter (4.400)
3. Wolfenbüttel (3.100)

## WELCHES VERKEHRSMITTEL NUTZEN DIE BRAUNSCHWEIGER WANN?

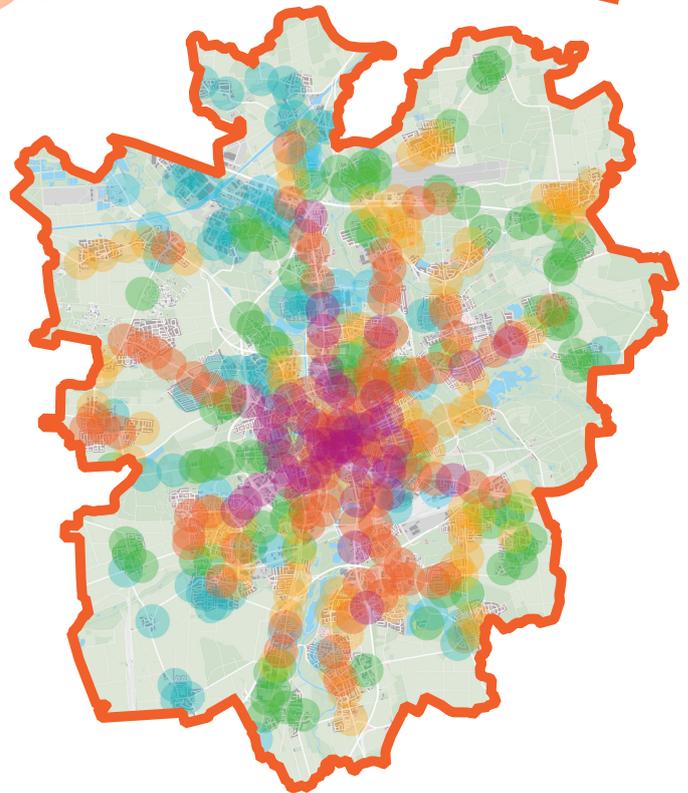


Die Braunschweiger:innen sind flexibel unterwegs: Morgens mit dem Auto zur Arbeit, nach Feierabend zu Fuß zum Einkaufen, mit Bus, Bahn und dem Fahrrad zur Ausbildung oder am Abend zu Fuß in die nächste Kneipe.

## WO KÖNNEN BUS UND BAHN NOCH BESSER WERDEN?

Haltestelleneinzugsbereiche (300m) und klassifizierte Bedienungshäufigkeit HVZ (6-9 U)

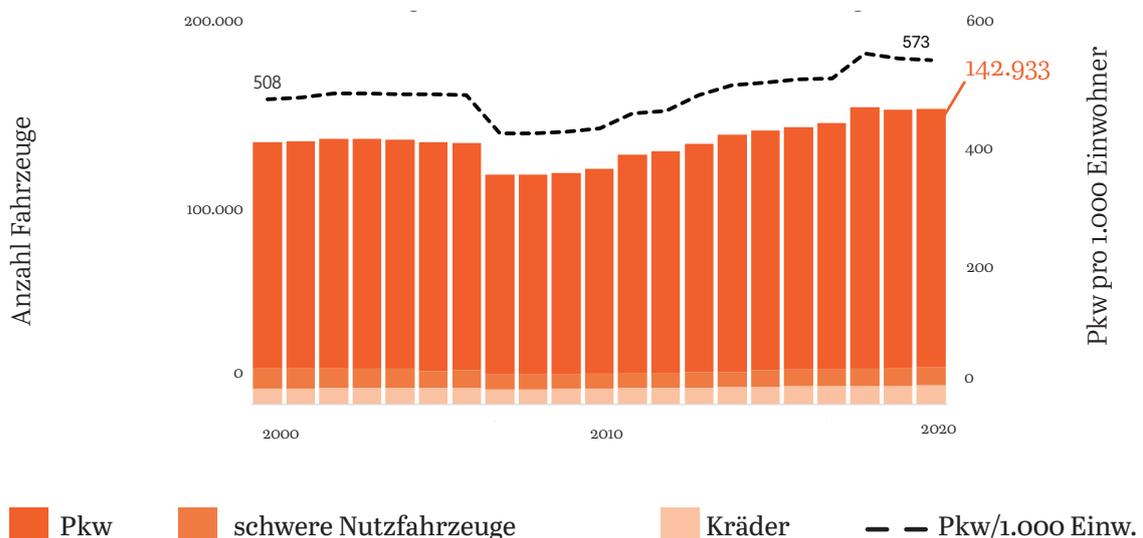
- < 1 Abf/Std und Richtung
- ≥ 1 Abf/Std und Richtung
- ≥ 2 Abf/Std und Richtung
- ≥ 4 Abf/Std und Richtung
- ≥ 6 Abf/Std und Richtung
- ≥ 12 Abf/Std und Richtung



## HAT DER PKW BESITZ SEINEN PEAK ERREICHT?

Während in den Metropolen wie Hamburg und Berlin der Bestand an PKW sinkt, steigt in Braunschweig die Anzahl an PKW. In den letzten 20 Jahren ist die Anzahl an zugelassenen PKW um fast 14 % gestiegen.

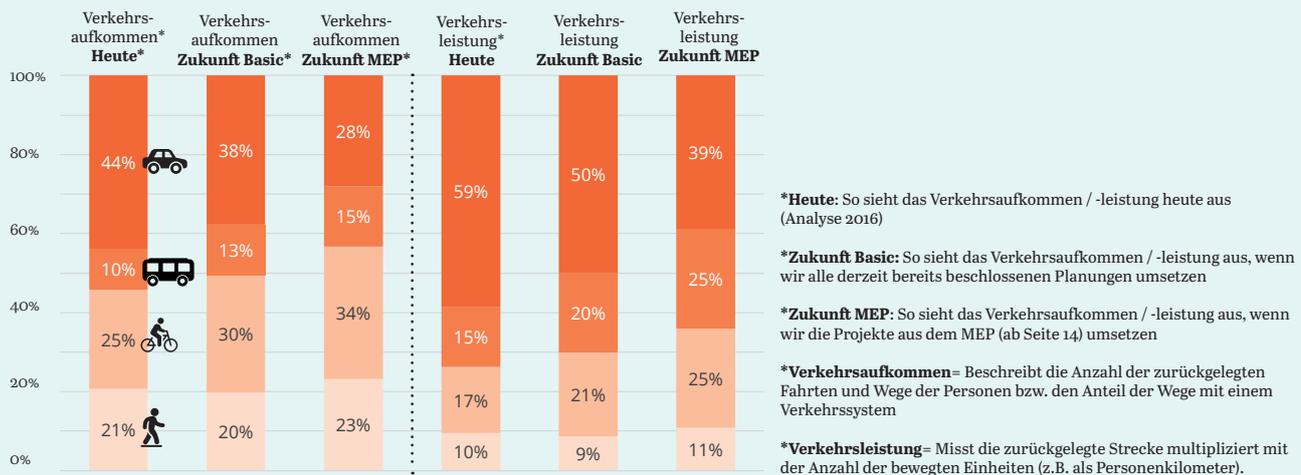
Aktuell stagniert der Zuwachs. Zuletzt war der Anteil von PKW pro 1.000 Einwohner sogar leicht rückläufig.



# Mobilität der Zukunft

Mit dem MEP wird die Zukunft Braunschweigs aktiv gestaltet. Doch mit welchen Veränderungen rechnen die Planer:innen? Welche Verkehrsmittel werden künftig mehr, welche weniger genutzt? Auf welchen Straßen ist mehr Verkehr zu erwarten? Welche Straßen werden künftig entlastet? All diese Fragen wurden mit einem digitalen Verkehrsmodell der Stadt berechnet. Einige Ergebnisse sind hier abgebildet, eine detaillierte Auswertung gibt es unter [braunschweig.de/mep](http://braunschweig.de/mep).

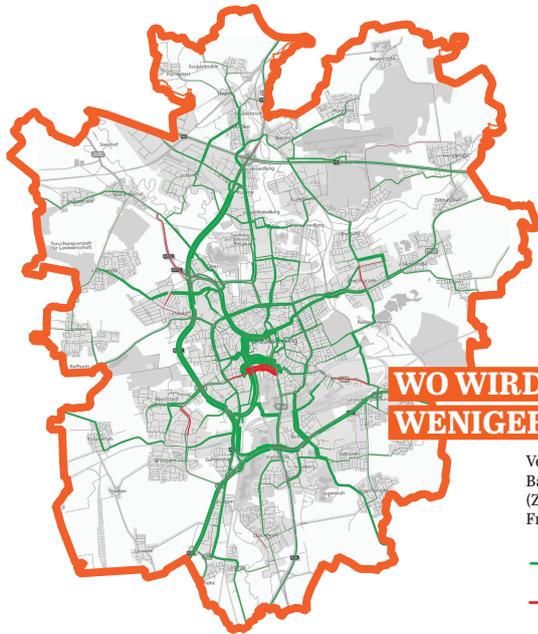
## WIE KANN SICH DER MOBILITÄTSMIX DURCH DEN MEP VERÄNDERN?



## WELCHE AUSWIRKUNGEN HAT DER MEP AUF UNSERE TREIBHAUSGASEMISSIONEN?



In Braunschweigs Zukunft wählen immer mehr Menschen den ÖPNV oder das Fahrrad als ihr alltägliches Verkehrsmittel. Der Autoverkehr geht merklich zurück und fährt ebenso wie die Busse größtenteils elektrisch. Das wohl bemerkenswerteste Ergebnis dieses Wandels jedoch ist unsichtbar: Die Luft ist reiner, das Atmen leichter. Schadstoffe und klimaschädliche Emissionen sind deutlich zurückgegangen. Braunschweig ist nicht nur unterwegs in Richtung Zukunft. Es ist dabei, sich neu zu erfinden – leiser, grüner, lebenswerter und doch ständig auf Achse.



### WO WIRD ZUKÜNFTIG WENIGER KFZ-VERKEHR SEIN?



Vergleich der KFZ-Verkehrsmengen zwischen Basisszenario (Zukunft Basic) und Zielszenario (Zukunft durch MEP) im Werktagsverkehr (Mo - Fr KFZ/24h)

- Abnahme
- Zunahme

Die Planenden rechnen bei einer Umsetzung des MEP fast flächendeckend mit einem Rückgang des KFZ-Verkehrs. Ausnahmen bilden die Straßen in denen größere Wohngebiete entstehen sollen. In einigen Bereichen wird es Verkehrsverlagerungen geben wie z.B. am Bohlweg oder durch den Umbau des südlichen Innenstadtrings am Kalenwall.

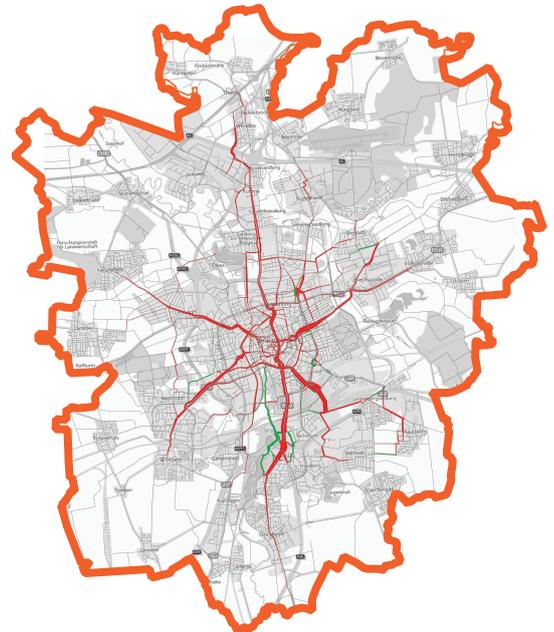


### WO WIRD IN DER ZUKUNFT NOCH MEHR GERADLT?

Vergleich der Radverkehrsmengen zwischen Basisszenario (Zukunft Basic) und Zielszenario (Zukunft durch MEP) im Werktagsverkehr (Mo - Fr Pers./24h)

- Abnahme
- Zunahme

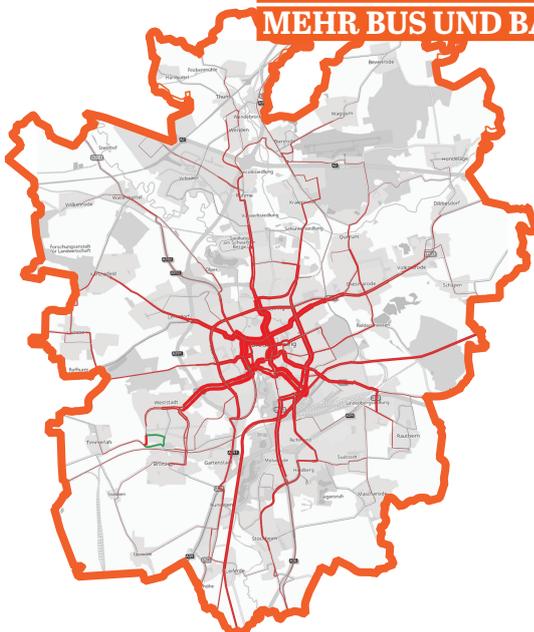
Ob morgens zur Arbeit, nach Feierabend oder am Wochenende - immer mehr Menschen werden in Zukunft das Fahrrad nutzen, um entspannt und ohne hektische Parkplatzsuche in die Innenstadt zu kommen. Insofern wird der Fahrradverkehr überall zunehmen, insbesondere auf den Velorouten in die Innenstadt sowie auf den Radschnellverbindungen ins Umland.



### WO FAHREN WIR ZUKÜNFTIG MEHR BUS UND BAHN?

Vergleich der ÖV-Verkehrsmengen zwischen Basisszenario (Zukunft Basic) und Zielszenario (Zukunft durch MEP) im Werktagsverkehr (Mo - Fr Pers./24h)

- Abnahme
- Zunahme



Durch den fortschreitenden Ausbau der Stadtbahn, bessere Verknüpfungen mit dem Busnetz und neue Stadtbahn-Haltestellen werden die Menschen vermehrt die Stadtbahn und die Busse nutzen. Zunehmende Fahrgastzahlen werden dabei vor allem auf den bestehenden und den neuen Stadtbahnstrecken erwartet, z.B. in die Weststadt, mit der Campusbahn in die neue Nordstadt oder in den Süden nach Rautheim und in den Heidberg.

# Die Projekte



# Wo wir jetzt anpacken wollen

**88 Maßnahmen umfasst der Mobilitätsentwicklungsplan, der nicht weniger will, als die Art und Weise zu verbessern, wie sich Menschen und Güter durch die Stadt bewegen. Sie sind gegliedert in elf Themenfelder – jede einzelne Säule spricht für sich, doch nur im Zusammenspiel ergibt sich das größere Ganze.**

**Denn Braunschweig plant nicht in Silos. Die Maßnahmen wirken nicht isoliert, sondern als Teil eines umfassenden Handlungskonzepts, das bis zum Jahr 2035 Wirklichkeit werden soll. Es ist ein Plan, der auf Integration setzt: der Verkehrsräume nicht trennt, sondern verbindet, der auf Sicherheit ebenso achtet wie auf Klimaschutz, auf Effizienz ebenso wie auf Lebensqualität.**

Auf den folgenden Seiten werden die Maßnahmen der jeweiligen Handlungsfelder aufgelistet und beschrieben. Darüber hinaus wird angegeben, welche Priorität die Maßnahme hat. Diese Bewertung wird vorgenommen, da die Umsetzung einer Maßnahme viel Geld, Personal und Organisation erfordern kann. Insofern ist es wichtig, Maßnahmen nach ihrer Dringlichkeit zu ordnen, um die Umsetzung effizienter zu gestalten. Diese Priorisierung hat jedoch auch Einfluss auf den gesamten Entwicklungsplan für die Maßnahmen, also darauf, welche Ziele und Auswirkungen verfolgt werden.



## **DIE HANDLUNGSFELDER UND IHRE MASSNAHMEN**

Fußverkehr.....	S.17
Fahrradverkehr.....	S. 19
Öffentlicher Verkehr.....	S. 25
Inter- und Multimodalität.....	S. 29
Alternative Antriebe.....	S. 33
Autoverkehr.....	S. 35
Parkender Verkehr.....	S. 39
Wirtschaftsverkehr.....	S. 41
Verkehrssicherheit.....	S. 43
Mobilitätsmanagement.....	S. 45
Öffentliche Räume.....	S. 47

# Fußinfrastruktur anpassen

**24 Prozent der Wege in Braunschweig werden zu Fuß zurückgelegt. Mit dem Altern der Gesellschaft und dem größer werdenden Anteil von über 70-Jährigen in Braunschweig wird es immer relevanter: Besonders alte Menschen und Kinder gehen viel zu Fuß. Damit zentrale Versorgungsstrukturen des Alltags wie Schulen, Banken, Arztpraxen und Haltestellen gut erreicht werden, muss die bestehende Infrastruktur an die Bedarfe angepasst werden.**

Ziel der Maßnahmen ist die Herstellung eines konfliktfreien Fußverkehrs. Das geht Hand in Hand mit der Schaffung sicherer und barrierefreier Querungsmöglichkeiten vor allem in Stadtteilzentren, der Erhöhung der Durchlässigkeit für den Fußverkehr im Bereich von Barrieren wie großen Straßen, oder der fußläufigen Erreichbarkeit von Versorgungsbereichen in den außerhalb liegenden Ortsteilen. Auch in historisch geprägten Stadtteilen soll barrierefreie Bewegung möglich sein.

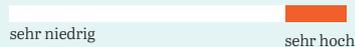


# DIE MASSNAHMEN FÜR DEN FUSSVERKEHR IM ÜBERBLICK

## 1 Qualitätsstandards für den Fußverkehr

Für das stadtweite Fußwegenetz werden Qualitätsstandards basierend auf technischen Regelwerken entwickelt, die Aspekte wie Barrierefreiheit und Querungen umfassen. Diese Standards werden anschließend in die Infrastruktur umgesetzt oder nachgerüstet.

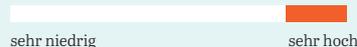
### Priorität



## 2 Programm zur Umsetzung der Barrierefreiheit

Ein Programm zur flächendeckenden Umsetzung der Barrierefreiheit wird erarbeitet, das Barrieren im Bestand identifiziert und beseitigt. Ziel ist die konsequente barrierefreie Gestaltung von Knotenpunkten, Strecken und Plätzen.

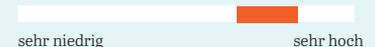
### Priorität



## 3 Programm für Grün in Straßenräumen aufsetzen

Zur Förderung von Grünflächen und Resilienz im Stadtgebiet werden bepflanzte Mittelinseln, Dachbegrünungen und Nachbarschaftsgrünflächen geprüft und umgesetzt. Dabei wird zur Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden auf die Wahrung der Sichtbeziehungen in Kreuzungsbereichen geachtet.

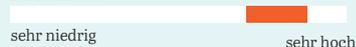
### Priorität



## 4 Verbesserung der Aufenthaltsqualität

Ziel ist die Steigerung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum durch Orte zum Ausruhen, Verweilen und Spielen. Hierfür werden Maßnahmen wie der Ausbau des Seitenraums, die Einrichtung von Bänken, breiteren Wegen und Spielgeräten umgesetzt.

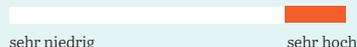
### Priorität



## 5 Schaffung fußgängerfreundlicher Kreuzungen und Querungen

Fußgängerfreundliche Kreuzungen und Querungen werden durch lokale Fußverkehrskonzepte geplant, die Bedarfe identifizieren und Maßnahmen wie freie Sichtachsen und regelmäßige Fußgängerüberwege umfassen. Zudem wird an wichtigen Knotenpunkten der Einsatz von "Rundum-Grün"-Phasen geprüft.

### Priorität



## 6 Förderprojekte für den Fußverkehr auf Stadtteilebene

Das Programm „Gut gehen lassen“ wird alle zwei Jahre auf ein weiteres Quartier ausgeweitet, beginnend mit Wenden und Rautheim. Zusätzlich führt die Stadt regelmäßige Fußverkehrs-Checks durch und prüft Fördermöglichkeiten, bevor geeignete Maßnahmen auf Stadtteilebene umgesetzt werden.

### Priorität



## 7 Aufwertung von Fußgängerzonen

Bestehende Fußgängerzonen werden gezielt aufgewertet, um den Aufenthalt und Einkauf zu fördern. Bei Bedarf erfolgt eine Erweiterung der Zonen, um die Belebung weiter zu stärken.

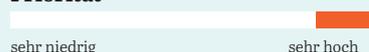
### Priorität



## 8 Eliminierung von sozialen Angsträumen

Ein gezieltes Programm soll soziale Angsträume wie schlecht beleuchtete Bereiche und wenig frequentierte Wege beseitigen. Wo eine Vermeidung nicht möglich ist, werden Gestaltungskonzepte mit Farbe und Licht zur Verbesserung der Sicherheit eingesetzt.

### Priorität



## 9 Anforderungs-Grün für Kfz

An stark frequentierten Fußgänger-routen wird die Ampelsteuerung so angepasst, dass Fußgänger standardmäßig Grün haben, während Kfz über Induktionsschleifen die Grünphase anfordern. Zudem werden smarte Ampelkonzepte geprüft. Erste Pilotprojekte sind an Orten wie Schulen denkbar.

### Priorität



# Fahrradverkehr stärken

**Der Radverkehr spielt bereits heute eine wichtige Rolle für die Braunschweiger Bürgerinnen und Bürger. Mit 23,8 % (Verkehrsmodell 2016) Radverkehrsanteil hat Braunschweig im Vergleich mit anderen Großstädten bereits eine leicht überdurchschnittliche Radverkehrsnutzung. Insbesondere im Braunschweiger Binnenverkehr spielt der Radverkehr eine große Rolle. Dagegen werden Fahrten aus und nach Braunschweig selten mit dem Fahrrad zurückgelegt. Dem ADFC-Fahrradklima-Test nach gehört Braunschweig zudem zu den führenden Fahrradstädten in Deutschland und liegt im Ranking unter den Top-5-Städten vergleichbarer Stadtgröße.**

Mit dem Ratsbeschluss „Braunschweigs Weg für einen besseren Radverkehr“ hat sich die Stadt bereits das Ziel gesetzt, die positive Entwicklung in der Radverkehrsnutzung weiter zu fördern und in Zukunft das Rad als Fortbewegungsmittel zu stärken. Konkretisiert wird das Fördervorhaben mit dem von der Politik beschlossenen Ziel- und Maßnahmenkatalog „Radverkehr in Braunschweig“. Zur Erreichung der Ziele wurden verschiedene Maßnahmen entwickelt. Im Rahmen des Ziels 3 „Radwege sicherer und komfortabler machen“ wurde der „Braunschweiger Standard“ definiert, der Maße und Qualitätsstandards für neu zu errichtende Radinfrastruktur vorsieht. Der Braunschweiger Standard definiert darüber hinaus Qualitätskriterien für Velorouten.



# DIE MASSNAHMEN FÜR DEN FAHRRAADVERKEHR IM ÜBERBLICK

## 1 Gesamtplanung und Ausbau eines Radverkehrsnetzes

Die Stadt setzt auf ein durchdachtes Radverkehrsnetz: Ein strategisches Hauptnetz verbindet alle Stadtteile, während ein hochwertiges radial verlaufendes Netz direkte Wege in die Innenstadt schafft. Ergänzt wird dies durch eine straßenbegleitende Radinfrastruktur, die das Gesamtkonzept abrundet.

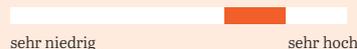
### Priorität



## 2 Umgestaltung von Innenstadtstraßen

Auf der Grundlage des strategischen Hauptnetzes für den Radverkehr werden bis 2035 für geeignete Strecken diverse Planungen für die Optimierung des Fuß- und Radverkehrs zur Umsetzung erstellt und erste Bürgerbeteiligungen durchgeführt.

### Priorität



## 3 Evaluation von Radverkehrsprojekten

Größere Radverkehrsprojekte werden systematisch evaluiert – von Velorouten bis hin zu Fahrradabstellanlagen. Bürgerfeedback und Verkehrszählungen liefern die Basis, um den Erfolg messbar zu machen und Planungen gezielt anzupassen.

### Priorität



## 4 Verbesserung der Radverkehrsführungen in Knotenpunkten

Knotenpunkte werden bis 2035 fahrradfreundlich umgestaltet – mindestens zehn davon sind bereits in Planung. Grundlage sind die örtlichen Gegebenheiten, der Braunschweiger Standard, Sicherheitsstandards und das strategische Hauptnetz, wobei auf Radfahrstreifen in Mittellage möglichst verzichtet wird.

### Priorität



## 5 Qualitätsstandards im Radverkehr umsetzen

Der „Braunschweiger Standard“ setzt klare Maßstäbe für neue Radwege und Fahrradstraßen – und wird konsequent angewendet. Eine Netz-Analyse liefert die Basis, um bestehende Routen zu optimieren und zentrale Radverkehrsachsen gezielt auszubauen.

### Priorität



## 6 Bau der geplanten Radschnellwege

In Zusammenarbeit mit den Nachbarkommunen und dem Regionalverband wird für den Bau der drei geplanten Radschnellwege (BS-WF/SZ-Thiede, BS-WOB, BS-Vechelde) ein verbindlicher Zeitplan erarbeitet und die Korridore für die überregionale Radschnellverbindungen konkretisiert.

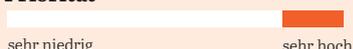
### Priorität



## 7 Ausbau von Fahrradabstellanlagen im öff. Straßenraum

Eine Bedarfsanalyse soll den Ausbau öffentlicher Fahrradabstellanlagen gezielt steuern – von Stadtteilzentren bis zu ÖPNV-Haltestellen. Besondere Aufmerksamkeit gilt überdachten Stellplätzen an Endhaltestellen sowie neuen Flächen für Lastenräder und Anhänger.

### Priorität



## 8 Anschlüssen an das regionale Radverkehrsnetz

Das Braunschweiger Radverkehrsnetz wird nahtlos mit regionalen Routen verknüpft, um eine durchgehende Erreichbarkeit umliegender Städte und Gemeinden zu gewährleisten. Dafür ist ein enger Austausch mit den Nachbarkommunen entscheidend.

### Priorität



## 9 Abbau von Hindernissen im Radverkehrsnetz

Größere Radverkehrsprojekte werden systematisch evaluiert – von Velorouten bis hin zu Fahrradabstellanlagen. Bürgerfeedback und Verkehrszählungen liefern die Basis, um den Erfolg messbar zu machen und Planungen gezielt anzupassen.

### Priorität



## 10 Qualitätssicherung für Radwege

Mängel an Radwegen – von Fahrkomfort bis Sicherheit – werden kontinuierlich erfasst und prioritär behoben. Gefahrenstellen verschwinden zügig, weitere Defizite sollen innerhalb von sechs Monaten im Rahmen des Budgets beseitigt werden.

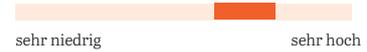
### Priorität



## 11 Umbau von Radwegen zu Velorouten

Durch die priorisierten Velorouten können auch längere Alltagswege problemlos und zügig zurückgelegt werden. Sie sind durchgängig, sicher und folgen der Planung aus dem strategischen Hauptnetz.

### Priorität



## 12 Neubau von Fahrradparkhäusern mit Bewirtschaftungssystem

Die Stadt prüft den Bedarf an überdachten Fahrradabstellanlagen und plant mindestens eine in der Innenstadt sowie ein Fahrradparkhaus am Hauptbahnhof. Ein neuer Standard soll moderne Serviceangebote wie Schließfächer, Reparaturstationen und digitalen 24/7-Zugang sichern.

### Priorität



## 13 Ausbau geschützte Radfahrstreifen (Protected bike lanes)

Entsprechend des Prüfergebnisses, werden an den identifizierten (Haupt-)Straßen geschützte Radfahrstreifen gebaut.

### Priorität



## 14 Engagement für Verkehrssicherheit im Radverkehr

Mit Plakaten und digitalen Kampagnen informiert die Stadt regelmäßig über neue Regelungen und wirbt für mehr Rücksicht im Radverkehr. Schulen, Jugendhäuser und Kitas sollen verstärkt einbezogen werden, um das Bewusstsein für ein respektvolles Miteinander zu schärfen.

### Priorität



## 15 Automatisierte Ampeln für den Radverkehr

Ampeln (Lichtsignalanlagen) sollen Radfahrende künftig automatisch erkennen und ohne separate Anforderung freischalten. Bis 2035 wird geprüft, welche Knotenpunkte umgerüstet werden können, und die nötige Infrastruktur wird schrittweise installiert.

### Priorität



## 16 Optimierung der Ampel-Schaltungen

Ampeln für Fuß- und Radverkehr sollen getrennt geschaltet, freie Rechtsabbiegemöglichkeiten für Radfahrende geprüft und baulich umgesetzt werden. Zudem wird bis 2035 untersucht, wo grüne Pfeile und eine optimierte grüne Welle den Verkehrsfluss verbessern können.

### Priorität



## 17 Direkte Erreichbarkeit der Innenstadt

Zeitlich begrenzt befahrbar und ganztägig über den City Ring erreichbar. Die Innenstadt ist zukünftig noch besser mit dem Fahrrad zu erreichen.

### Priorität



## 18 Ausbau der Beleuchtung von Radwegen

Beleuchtungslücken im Radwegenetz werden systematisch erfasst und schrittweise geschlossen, mit Priorität auf das strategische Hauptnetz. Zudem wird geprüft, ob intelligente Beleuchtung mit Bewegungssensoren in unbewohnten Gebieten eingesetzt werden kann.

### Priorität



## 19 Verbesserungen bei Radwegereinigung und Winterdienst

Eine kontinuierliche Anpassung der Straßenreinigung und des Winterdienstes auf Radverkehrsanlagen erfolgen innerorts und außerorts in hoher Qualität entsprechend der Festlegungen des strategischen Hauptnetzes.

### Priorität

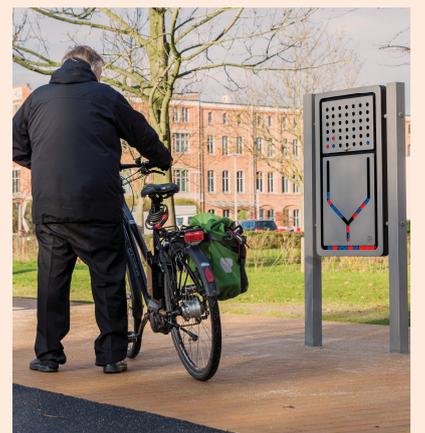


## 20 Verbesserung der Radverkehrsführung an Baustellen

An Baustellen wird der Radverkehr intensiv berücksichtigt und nur im Ausnahmefall, sofern nicht anders möglich, werden dem Radverkehr sichere und zumutbare Umleitungen angeboten.

### Priorität







Wir bewegen uns für



# Öffentlichen Verkehr stärken

**Damit die Verkehrswende in Braunschweig gelingen kann und auch Personen ohne Auto mobil sein können, wird der Öffentliche Verkehr in den Blick genommen. Ein leistungsfähiger und attraktiver Öffentlicher Verkehr trägt unmittelbar zur Lebensqualität und Urbanität bei. Als relevantester Akteur trägt die Braunschweiger Verkehrs-GmbH mit 41 Millionen Fahrgästen im Jahr (Stand 2019) zu nachhaltiger Mobilität in der Stadt bei.**

Damit noch mehr Menschen den Öffentlichen Verkehr nutzen können, ist die Erreichbarkeit und Bedienungshäufigkeit der Haltestellen von Bedeutung. Einige Lücken der Attraktivität zeigt die Bestandsanalyse: das Angebot in Abendstunden und in manchen Ortslagen kann verdichtet werden. Handlungsbedarf besteht für eine sinnvollere Verbesserung des Tarifsystems sowie attraktiver und günstiger Angebote, der Anpassung der Infrastruktur an einen zeitgemäßen ÖPNV, die Beschleunigung des ÖPNV sowie einem generellen attraktiveren Regionalverkehr auf Schiene und Bus.



## DIE MASSNAHMEN FÜR DEN ÖFFENTLICHEN PERSONENNAHVERKEHR (ÖPNV) IM ÜBERBLICK

### 1 Einsatz für Regionalverkehr auf Schiene und Bus

Durch eine einheitliche Taktung im Regionalbusverkehr und durch eine Taktverdichtung zu Hauptverkehrszeiten sowie durch eine Abstimmung der Stadt- und Regionalverkehre wird der Regionalverkehr attraktiver gestaltet.

#### Priorität



### 2 Anpassung der Infrastruktur an zeitgemäßen ÖPNV

Ein neues ÖPNV-Konzept soll Gestaltungsmöglichkeiten für Straßenräume und Knotenpunkte, die vom ÖPNV betroffen sind, festlegen. Dabei wird das Projekt „2,65 m Wagenkastenbreite“ berücksichtigt, bevor das Konzept bedarfsorientiert umgesetzt wird.

#### Priorität



### 3 Vorhaben zur Beschleunigung des ÖPNV umsetzen

Der ÖPNV wird durch Maßnahmen wie Busspuren, Busschleusen und die Priorisierung an Knotenpunkten beschleunigt, um die Reisezeiten zu verkürzen. Lichtsignalanlagen werden möglichst so gesteuert, dass insbesondere die Stadtbahn Vorrang erhält, während gleichzeitig die Freigabezeiten für den restlichen Verkehr optimiert werden.

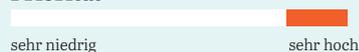
#### Priorität



### 4 Prüfung und Bau zusätzlicher Bahnhaltunkte (SPNV)

Verkehrsberuhigende Maßnahmen in Geschäftslagen stärken die Innenstadt und Stadtteilzentren, indem sie die Sicherheit des Fußverkehrs erhöhen. Gleichzeitig werden Lieferzonen eingerichtet und die Einführung von Kurzzeitparkplätzen geprüft, um die Erreichbarkeit zu verbessern.

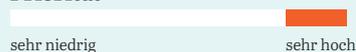
#### Priorität



### 5 Verknüpfung zwischen Bahn- und Buslinien

Die BSVG optimiert weiterhin die Abstimmung des Busnetzes auf den Schienenverkehr, um kurze Wartezeiten und eine sichere Anschlussverbindung zu gewährleisten. Änderungen im Bahnfahrplan werden regelmäßig überprüft, und die Erreichbarkeit der Anschlüsse wird digital angezeigt und online verfügbar gemacht.

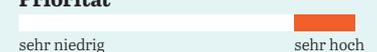
#### Priorität



### 6 Verbesserungen des Tarifsystems

Die BSVG prüft Verbesserungen im Braunschweiger Tarifsystem auf Basis des Deutschlandtickets, wie etwa die Einführung eines Mobilitäts-Tickets und die Vereinfachung der Bezahlung über eine App. Gemeinsam mit der Stadt setzt sie sich beim Verkehrsverbund und der Politik für diese Neuerungen und die nötige finanzielle Unterstützung ein.

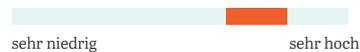
#### Priorität



## 7 Barrierefreiheit im ÖPNV forcieren

Der barrierefreie Ausbau des ÖPNV, insbesondere der Bushaltestellen, wird konsequent vorangetrieben, um den Zugang für alle zu verbessern. Dabei wird der zusätzliche Zeitaufwand für Einstiegshilfen und Ein- sowie Ausstiege in die Fahrzeitkalkulation einbezogen.

### Priorität



## 8 Ausbau von On-Demand-Verkehren

Gemeinsam mit der BSVG wird die Einführung eines On-Demand-Systems geprüft, das eine flexible Buchung von ÖPNV-Angeboten per App oder Telefon ermöglicht. Das System soll vor allem äußere Stadtteile besser verbinden und den bestehenden ÖPNV durch flexible, bedarfsorientierte Verkehre ergänzen.

### Priorität



## 9 Smartes Ticketing (Check-In, Check-out)

Die BSVG wird bei der Einführung von Smartem Ticketing unterstützt, um die Nutzung des ÖPNV durch Ein- und Auschecken zu analysieren und am Ende des Tages das günstigste Ticket abzurechnen. Mit der FAIR-TIQ-App im VRB wurde bereits ein wichtiger Schritt in Richtung eines smarten Ticketingsystems gemacht.

### Priorität



## 10 Prüfung der Einführung von Expressbuslinien

Die BSVG führt bedarfsorientiert neue Expressbuslinien ein, um die Reisezeiten im ÖPNV zu verkürzen. Auf ausgewählten Strecken werden Expressbusse auch Autobahnen nutzen, um schneller ans Ziel zu gelangen.

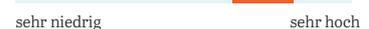
### Priorität



## 11 Prüfung einer Taktverdichtung im Stadtverkehr

Die BSVG prüft eine Taktverdichtung im Stadtverkehr während der Hauptverkehrszeit auf den Hauptlinien auf einen 10- oder 7,5-Minuten-Takt. Ergänzungslinien sollen einen Takt von 15 bis 20 Minuten erhalten.

### Priorität





# Inter- und Multimodalität ausbauen

**Im Handlungsfeld Inter- und Multimodalität werden Maßnahmen zusammengefasst, die der Förderung der Nutzungen von verschiedenen Verkehrsmitteln dienen. Die Verknüpfung von verschiedenen Verkehrsmitteln wurde in den vergangenen Jahren in Braunschweig und der Region ausgebaut und alternative Fortbewegungsmittel, z. B. durch die kontinuierliche Ausweitung von Sharing-Angeboten, gefördert. Gerade in peripher gelegenen Stadtteilen, welche bislang nicht im Bedienungsbereich von Sharing-Angeboten liegen, sollten weitere Angebote geschaffen werden.**

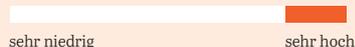


## DIE MASSNAHMEN FÜR DIE INTER- UND MULTIMODALITÄT IM ÜBERBLICK

### 1 **Aufwertung und Ausbau des Park+Ride-Angebotes**

Der Ausbau von Park+Ride-Standorten wird durch ein Park+Ride Konzept vorangetrieben. Für eine optimale Verknüpfung zum ÖPNV steht die Zusammenarbeit mit der BSVG im Fokus. Besonders effektiv ist dieser Ausbau in Kombination mit der Einführung von Expressbuslinien im Rahmen der Maßnahme ÖV10.

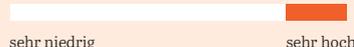
#### Priorität



### 2 **Ausbau und Ergänzung des Netzes von Bike+Ride-Anlagen**

Das Bike+Ride-Netz wird mit Unterstützung der BSVG an Bahnhöfen, Bus- und Bahnhaltstellen systematisch erweitert. Es braucht eine enge Abstimmung bei der Planung von Mobilitätsstationen für die Bereitstellung von grundlegenden und hochwertigen, abschließbaren Anlagen an wichtigen Umsteigepunkten.

#### Priorität



### 3 **Ausweitung des stadtweiten Bikesharing-Systems**

Das stationäre Bikesharing-System wird flächendeckend erweitert, insbesondere in bisher unversorgte Randgebiete. Zudem werden Leihoptionen für Lastenräder und Pedelecs sowie Kooperationen mit Ankermietern schrittweise ausgebaut.

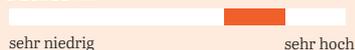
#### Priorität



### 4 **Förderung des Ausbaus des Carsharing-Angebotes**

Die stationären Carsharing-Angebote sollen insbesondere in peripher gelegene Stadtteile ausgeweitet werden, die bisher nicht bedient werden. Bei der Planung von Mobilitätsstationen wird Carsharing integriert, und eine Kooperation mit Ankermietern wird geprüft.

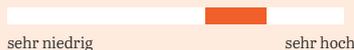
#### Priorität



### 5 **Konzepterstellung und Umsetzung von Mobilitätsstationen**

Ein Konzept für Mobilitätsstationen wird unter Berücksichtigung der Vorarbeit des Regionalverbandes erstellt und schrittweise umgesetzt. An zentralen Standorten werden Mobilitätsangebote gebündelt und durch digitale Informationssysteme sichtbar gemacht, um den Umstieg zwischen Verkehrsmitteln zu erleichtern.

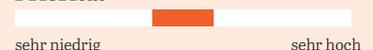
#### Priorität



### 6 **Bündelung aller Mobilitätsangebote in ein Buchungssystem**

Die Verwaltung fördert die Entwicklung einer Buchungsplattform für alle städtischen und regionalen Mobilitätsangebote. Diese Plattform erleichtert die digitale Buchung und den intermodalen Wechsel zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln, wie z.B. ÖPNV, Bikesharing und MIV.

#### Priorität







# Alternative Antriebe fördern

**Konventionelle Treibstoffe erzeugen viele Emissionen, die zu lokalen Umfeld- und Umweltbelastungen führen. Das Handlungsfeld Alternative Antriebe umfasst deshalb Maßnahmen, die eine lokal emissionsfreie Mobilität fördern. In den Maßnahmen geht es es beispielsweise um mehr Ladeinfrastruktur für E-Mobilität im öffentlichen Raum. Dieser erfolgt im Sinne des Konzessionsvertrages mit der KOM | DIA und wird von der Stadt Braunschweig darüber hinaus fokussiert. Neben der nötigen Ladeinfrastruktur soll der Anteil von E-Autos bei Sharing Angeboten erhöht werden sowie stadteigene Fahrzeugflotten elektrifiziert werden.**

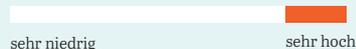


## DIE MASSNAHMEN FÜR ALTERNATIVE ANTRIEBE IM ÜBERBLICK

### 1 Ausbau der Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum

Die öffentliche Ladeinfrastruktur wird bedarfsgerecht ausgebaut, wobei auch halböffentliche Räume geprüft werden. Es soll auch eine Erweiterung in Parkhäusern und Tiefgaragen geben.

#### Priorität



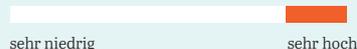
sehr niedrig

sehr hoch

### 2 Elektrifizierung von dienstlichen Fahrzeugflotten

Braunschweig rüstet ihre Fuhrparks schrittweise auf Elektromobilität um und fördert auch Sharing-Anbieter bei der Elektrifizierung.

#### Priorität



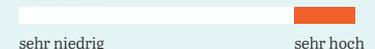
sehr niedrig

sehr hoch

### 3 Ausbau der Alternativen Antriebe in der Busflotte

Bei Neuanschaffungen von Bussen wird geprüft, wie diese mit alternativen Antrieben ausgestattet werden können, damit 100 Prozent der Busflotte bis 2035 mit alternativen Antrieben verkehrt. Auch für die Regionalbusflotte wird die Investition in alternative Antriebe angeregt.

#### Priorität



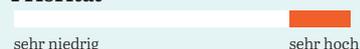
sehr niedrig

sehr hoch

### 4 Auf- und Ausbau von öffentlicher Ladeinfrastruktur in Parkhäusern, Tiefgaragen

Die Verwaltung will Parkhäuser und Tiefgaragen im Stadtgebiet für (halb-) öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur ertüchtigen. Geplant ist ein Mix aus Schnellladern und normalen Ladepunkten, um die Elektromobilität zu fördern.

#### Priorität



sehr niedrig

sehr hoch

### 5 Förderung von Carsharing-Stellplätzen mit Ladeinfrastruktur

Im öffentlichen Raum werden Stellflächen für Carsharing-Fahrzeuge prioritär für Elektroautos genehmigt. Dabei wird die notwendige Ladeinfrastruktur berücksichtigt und entsprechende Strukturen zur Unterstützung des Prozesses geschaffen.

#### Priorität



sehr niedrig

sehr hoch

# Autoverkehre koordinieren

**Mit 47 Prozent an allen Wegen legen die Menschen in Braunschweig die meisten Wege mit dem Auto zurück. Das Straßennetz besteht aus Bundesautobahnen, Bundesstraßen, Landes- und Kreisstraßen sowie städtischen Straßen. Die Bestandsanalyse zeigt, dass einige Straßenzüge zum Großteil für die Hauptverkehrszeiten ausgelegt sind und daher für den restlichen Tag teilweise überdimensioniert wirken. Mit den Maßnahmen soll ein strategisches Hauptnetz für den KfZ-Verkehr umgesetzt werden, eine Verkehrsberuhigung auf Nebenstraßen erreicht werden, Durchgangsverkehr durch veränderte Verkehrsführungen verlagert werden und Strecken zur Innenstadtumfahrung umgestaltet werden..**



# DIE MASSNAHMEN FÜR DEN FLIESSENDEN KFZ-VERKEHR IM ÜBERBLICK

## 1 Verkehrsberuhigung auf Nebenstraßen

In ausgewählten Nebenstraßen wird der Verkehr beruhigt, während auf dem restlichen Straßennetz die bestehenden Geschwindigkeiten aus Erreichbarkeits- und Bündelungsgründen beibehalten werden. Die Spielräume der StVO werden genutzt, um diese Maßnahmen umzusetzen.

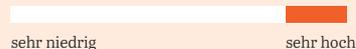
### Priorität



## 2 Umsetzung eines Hauptnetzes für den Kfz-Verkehr

Im Mobilitätsentwicklungsplan für Braunschweig wurde ein Hauptnetz für den Kfz-Verkehr mit strategischen Achsen entwickelt, die eine Bündelungsfunktion im Straßennetz übernehmen. Priorisierte Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsflüsse werden schnell umgesetzt, weitere folgen anschließend.

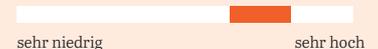
### Priorität



## 3 Verkehrliche Beruhigung von Ortsdurchfahrten

Zur Beruhigung von Ortsdurchfahrten werden Maßnahmen wie Fahrbahnverschwenkungen und Reduzierungen der Fahrbahnbreite umgesetzt. Diese fördern die Belebung der Seitenräume, während die Durchlässigkeit für den Kfz-Verkehr erhalten bleibt.

### Priorität



## 4 Verkehrsberuhigende Maßnahmen in Geschäftslagen

Verkehrsberuhigende Maßnahmen in Geschäftslagen stärken die Innenstadt und Stadtteilzentren, indem sie die Sicherheit des Fußverkehrs erhöhen. Gleichzeitig werden Lieferzonen eingerichtet und die Einführung von Kurzzeitparkplätzen geprüft, um die Erreichbarkeit zu verbessern.

### Priorität



## 5 Veränderter Verkehrsführungen im weiteren Straßennetz

Das Kfz-Netz wird überprüft und bedarfsgerecht angepasst, etwa durch geänderte Verkehrsführungen auf ausgewählten Abschnitten. Dabei fließen Erkenntnisse aus dem strategischen Hauptnetz in die Umgestaltung mit ein.

### Priorität



## 6 Prüfung und ggf. Umbau des City-Rings

Der Umbau des City-Rings wird geprüft, um mehr Platz für ÖPNV, Radverkehr und Fußverkehr zu schaffen, während die Haupteerschließungsfunktion für den MIV erhalten bleibt.

### Priorität



## 7 Konzept zur Verlagerung des Durchgangsverkehrs

Ein Konzept zur Reduzierung des Durchgangs-MIV in der Innenstadt wird entwickelt, wobei die Erreichbarkeit und Stauvermeidung gewährleistet bleiben. Nach der Erstellung folgt die Planung und Umsetzung, inklusive einer neuen Organisation der Parkhäuser.

### Priorität



## 8 Optimierung der südlichen Innenstadtumfahrung

Nach der verkehrlichen Untersuchung des Bohlwegs wird die Optimierung der südlichen Innenstadtumfahrung für den MIV, ÖPNV sowie Fuß- und Radverkehr geprüft. Ziel ist eine verbesserte Vernetzung der Verkehrsträger.

### Priorität



## 9 Prüfung und ggf. Umbau des Wilhelminischen-Rings

Der Wilhelminische Ring wird im Rahmen der Bohlweg-Umgestaltung auf seine Leistungsfähigkeit geprüft und umgebaut, wobei die Hauptverteilerfunktion für den MIV priorisiert wird. Dabei werden auch die Flächenbedarfe für den Umweltverbund, einschließlich ÖPNV, Rad- und Fußverkehr, berücksichtigt.

### Priorität

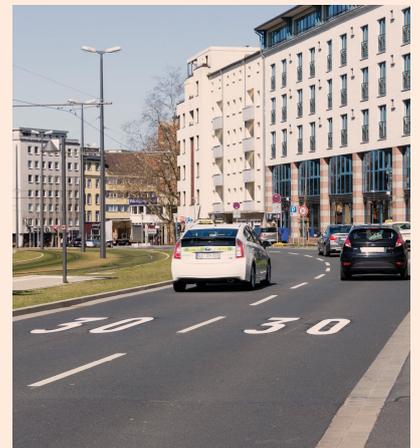


## 10 Prüfung Bedeutung des Brodwegs

Die Bedeutung des Brodwegs für alle Verkehrsmittel wird im Rahmen des strategischen Hauptnetzes geprüft, mit besonderem Augenmerk auf die Anforderungen von Einsatzfahrzeugen. Diese Prüfung erfolgt im Kontext der regelmäßigen Weiterentwicklung des Hauptnetzes.

### Priorität





# Parken organisieren

**Der ruhende Verkehr bezeichnet das Abstellen von Autos, ob im öffentlichen Straßenraum oder dem Parken in Tiefgaragen und Parkhäusern. Die Koordination ist eine wichtige kommunale Stellschraube der Verkehrsentwicklung. Bis jetzt hat Braunschweig kein gesamtstädtisches Parkraummanagementkonzept. Zentral sind demnach die Umsetzung eines Parkraummanagements, die Planung von Quartiersgaragen in Neubaugebieten, das Nachrüsten in Bestandsquartieren.**

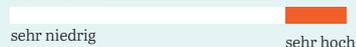


# DIE MASSNAHMEN FÜR DEN RUHENDEN KFZ-VERKEHR IM ÜBERBLICK

## 1 Erarbeitung einer städtischen Stellplatzsatzung

Die Novellierung der NBauO schränkt kommunale Stellplatzanforderungen für Wohnen stark ein, weshalb die Sinnhaftigkeit von Stellplatznachweisen in anderen Nutzungsbereichen geprüft wird. Zudem werden Mobilitätskonzepte entwickelt, um dem steigenden Parkdruck im öffentlichen Raum effektiv zu begegnen.

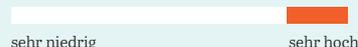
### Priorität



## 2 Planung von Quartiersgaragen

Mit der Etablierung von Quartiersgaragen werden Stellplätze und Ladeinfrastruktur von Straßenflächen in Neubaugebieten in gut erreichbare, geordnete Bereiche verlagert. Ein entsprechendes Konzept wird erarbeitet, um Betrieb und Flächenbedarf festzulegen.

### Priorität



## 3 Umsetzung eines konsequenten Parkraummanagements

Ein gesamtstädtisches Parkraummanagementkonzept wird entwickelt, das die Nutzung öffentlicher Stellplätze regelt. Es umfasst Regelungen für Kurz- und Langzeitparken, Anwohnerparken, Wirtschaftsverkehre sowie weitere Nutzungsarten.

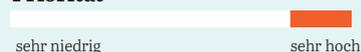
### Priorität



## 4 Parkraum-Bedarfsprüfung

Im Rahmen der Aufwertung von Parkflächen wird der Bedarf für MIV, ÖPNV, Rad- und Fußverkehr sowie Grünanlagen zur Verbesserung des Mikroklimas und der Aufenthaltsqualität geprüft. Soweit möglich, sollen diese Bedarfe in Parkhäusern und Tiefgaragen gedeckt werden.

### Priorität



## 5 Digitale Parkraumüberwachung

Sobald rechtliche Bedingungen es ermöglichen, wird der Parkraum durch digitale Überwachung effizient kontrolliert und eine kontinuierliche Auslastungsermittlung etabliert. Dies soll Parksuchverkehre und Falschparken reduzieren, während die erhobenen Daten in ein Parkraummanagementsystem integriert werden.

### Priorität



## 6 Smartes Parkleitsystem

Ein stadtweites, smartes Parkleitsystem wird entwickelt, um Parksuchverkehre durch frühzeitige Steuerung zu minimieren. Echtzeitdaten sind digital abrufbar und ermöglichen eine Online-Navigation, ergänzt durch dynamische Textbausteine auf digitalen Schildern in Sondersituationen.

### Priorität



# Wirtschafts- verkehr steuern

**Der Transport von Gütern und Waren, aber auch die Mobilität von Personen im Kontext ihrer Arbeit - das ist der Wirtschaftsverkehr. Mit dem Hafen und dem Hauptgüterbahnhof sowie weiteren Standorten von Gewerbe und Industrie im Stadtgebiet, spielt der Wirtschaftsverkehr im Braunschweiger Mobilitätsentwicklungsplan eine große Rolle. Als zentrale Handlungsbedarfe werden die Schaffung von innovativer und stadtverträglicher City-Logistik gesehen.**



# DIE MASSNAHMEN FÜR DEN WIRTSCHAFTSVERKEHR IM ÜBERBLICK

## 1 Umsetzung Logistik- und Mobilitätsstudie

Die Logistik- und Mobilitätsstudie zeigt Möglichkeiten auf, die Letzte-Meile-Verkehre in Braunschweigs Innenstadt zu beeinflussen. Die Umsetzung der Studienerkenntnisse erfolgt aufgrund der Umwelt- und Stadtentwicklungsrelevanz.

### Priorität

sehr niedrig  sehr hoch

## 4 Aufbau eines effizienten Lieferzonenmanagements in Knotenpunkten

Ein digitales und effizientes Lieferzonenmanagement soll das Parken in problematischen Bereichen wie auf Geh- und Radwegen verhindern. Dafür wird ein flächendeckendes Netz von Lieferzonen geschaffen und in das Parkraummanagement integriert.

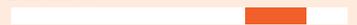
### Priorität

sehr niedrig  sehr hoch

## 5 Planung und Einsatz von Klein-Verteilzentren

Im Rahmen der Logistik- und Mobilitätsstudie wird ein Gesamtkonzept für möglichst dienstleisterübergreifende Klein-Verteilzentren aufgestellt und umgesetzt. Mikro-Depots sollen emissionsarme Fahrzeuge und die umweltfreundliche Belieferung von Innenstadt und Wohngebieten ermöglichen.

### Priorität

sehr niedrig  sehr hoch

## 2 Prüfung Verlagerungen von Güterverkehr auf die Schiene

In Zusammenarbeit mit der Braunschweiger Hafenbetriebsgesellschaft wird die Verlagerung von Lkw-Fahrten auf alternative Verkehrsträger wie die Hafenbahn geprüft. Gleichzeitig wird die Erweiterung der Schieneninfrastruktur geprüft, um Gewerbegebiete besser anzubinden.

### Priorität

sehr niedrig  sehr hoch

## 3 Entwicklung und Umsetzung eines Lkw-Leitsystems

Für den Großraum- und Schwerlastverkehr werden Vorrangrouten festgelegt, um die Erreichbarkeit von Gewerbegebieten zu sichern. Bei Bedarf werden Durchfahrtsverbote in sensiblen Bereichen eingeführt und eine gezielte Wegweisung für beide Verkehrsträger eingerichtet.

### Priorität

sehr niedrig  sehr hoch

## 6 Errichtung von Paketautomaten in Wohngebieten

Die Einrichtung dienstleisterübergreifender Paketautomaten in Wohngebieten und entlang alltäglicher Wege soll die Lieferung von Alltagswaren vereinfachen. Die Automaten, ausgestattet mit Funktionen wie Kühlfächern und barrierefreier Nutzung, werden gezielt beworben, um eine breite Akzeptanz zu erreichen.

### Priorität

sehr niedrig  sehr hoch

## 7 Stadtweite Kontrolle des Lieferzonenmanagements

Die Einhaltung des Lieferzonenmanagements wird in der gesamten Stadt kontrolliert. Zur Verbesserung der Durchfahrtsbeschränkung in der Fußgängerzone wird der gezielte Einsatz versenkbarer Poller geprüft, unter Berücksichtigung der Anforderungen der Rettungsdienste.

### Priorität

sehr niedrig  sehr hoch

# Verkehrssicherheit erhöhen

**Zur Straßenraumgestaltung gehört auch die Verkehrssicherheit. Deshalb wird insbesondere angestrebt, das Unfallrisiko für Zufußgehende und Radfahrende zu minimieren. Auch sensible Gruppen wie Seniorinnen und Senioren sowie Kinder sollen stärker in den Fokus genommen werden. Stellen, an denen es besonders oft zu Unfällen kommt, sollen durch Verkehrsplanung sicherer gemacht werden.**



## DIE MASSNAHMEN FÜR DIE VERKEHRSSICHERHEIT IM ÜBERBLICK

### 1 Abbau von Nutzungskonflikten

Konflikte zwischen Verkehrsnutzenden werden analysiert und schrittweise verringert, indem auf Basis von Bestandsaufnahmen und Unfallanalysen geeignete Infrastrukturmaßnahmen geprüft werden. Besonders im Bereich von Stadtbahngleisen wird der Radverkehr verbessert und die Trennung von Fuß- und Radverkehr soll für mehr Sicherheit sorgen.

#### Priorität



### 2 Abbau von Nutzungskonflikten mit dem ruhenden Kfz-Verkehr

Der ruhende Verkehr wird insbesondere im Innstadtbereich optimiert, bei gleichbleibendem Parkraumangebot. Schwerpunkte sind das Freihalten von Sichtachsen, verstärkte Parkraumüberwachung und konsequente Ahndung von Gehwegparken, wobei eine Restgehwegbreite von mindestens 1,80 m sichergestellt wird.

#### Priorität



### 3 Ausweitung der kommunalen (Geschwindigkeits-)überwachung

Die kommunale Geschwindigkeitsüberwachung wird verstärkt, um die Einhaltung der Geschwindigkeitsregeln zu sichern. Neben stationären Messgeräten kommen auch Dialogdisplays vor sensiblen Einrichtungen zum Einsatz.

#### Priorität



# Mobilität managen

**Mobilität besteht oft aus einzelnen Entscheidungen. Im Bereich Mobilitätsmanagement sollen einfache Maßnahmen helfen, für bewusste Entscheidungen bei der Wahl des Verkehrsmittels zu sensibilisieren. Das kann durch Informationen, gezielte Prozesssteuerung und Beteiligung der Bürger:innen passieren. Die Änderungen von Gesetzen und die Veränderung finanzieller Rahmenbedingungen kann ebenso Einfluss haben. Ziel ist es, die vorhandene Infrastruktur effizienter zu nutzen. Besonders wichtig ist dabei ein zentrales Management, das die gesamte Mobilitätsentwicklung steuert.**



# DIE MASSNAHMEN FÜR DAS MOBILITÄTSMANAGEMENT IM ÜBERBLICK

## 1 Organisation der Schulmobilität

In Zusammenarbeit mit Schulen und Kitas werden Maßnahmen ergriffen, um die "Elterntaxi-Problematik" zu entschärfen, etwa durch temporäre Straßensperrungen und die Einrichtung von Elternhaltestellen. Die bestehenden Schulwegpläne werden als Grundlage genutzt. Auch die Verkehrserziehung ist ein Baustein der Schulmobilität.

### Priorität



## 2 Einrichten eines vorhabenbezogenen Arbeitskreises

Der Mobilitätsentwicklungsplan ist auf das Jahr 2035 und darüber hinaus ausgerichtet, wobei ein vorhabenbezogener Arbeitskreis aus Verwaltung, Politik und Verbänden die Umsetzung begleitet. Dieser Arbeitskreis trifft sich mindestens einmal jährlich zur Rückkopplung und dient auf Anfrage der Kontrolle und Evaluation des Fortschritts.

### Priorität



## 3 Mobilitätsberatung und -angebote für Bürger:innen

Telefonische Beratungen und Beratungsangebote in Kundenzentren der BSVG helfen neu Hinzugezogenen, nachhaltige Mobilitätsroutinen zu entwickeln. Dazu gehören unter anderem persönliche Mobilitätsberatung, Mobilitätspakete wie BSVG-Gutscheine und Hinweise zum Bewohnerparken.

### Priorität



## 4 Beratung zum betrieblichen Mobilitätsmanagement

Unternehmen erhalten Beratungen zur Förderung des betrieblichen Mobilitätsmanagements. Neben Fahrradförderungen wie Duschen, Fahrradleasing und sicheren Abstellmöglichkeiten wird das Angebot aktiv beworben und nach einem Jahr auf Nachfrage hin angepasst.

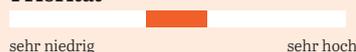
### Priorität



## 5 Ausweitung des veranstaltungsbezogenen Mobilitätsmanagements

Ein veranstaltungsbezogenes Mobilitätsmanagement entwickelt standortgerechte Mobilitätskonzepte, etwa für Fahrradabstellanlagen, und fördert die Nutzung von Kombi-Tickets wie P+R-Tickets im ÖV. Veranstaltenden werden Beratungsmöglichkeiten geboten.

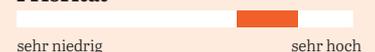
### Priorität



## 6 Schaffung eines interaktiven Stadtplans

Ein interaktiver Stadtplan im Smart-City-Dashboard verknüpft städtische und regionale Mobilitätsangebote, um intermodale Wegeketten über Stadtgrenzen zu erleichtern. Echtzeitdaten zu Verkehr, Parkhausauslastung und ÖPNV-Verspätungen optimieren die Parkraumauslastung.

### Priorität



# Öffentliche Räume stärken

**Attraktive Räume und hochwertig gestaltete öffentliche Räume tragen zur Belebung der Stadt bei und schaffen Vorteile für Handel, Gastronomie, Dienstleistung und Tourismus.**

Zur Stärkung der öffentlichen Räume sollen in Braunschweig demnach kurze Wege und öffentliche Räume für Menschen geschaffen werden. Das Konzept der 15-Minuten-Stadt, in der alle Wege des Alltags innerhalb von 15 Minuten erreicht werden können, dient dafür als Vorbild. Damit die Umsetzung erfolgen kann, müssen Vertreter:innen der Stadt- und Verkehrsplanung Hand in Hand arbeiten. Damit wird die Nahmobilität gestärkt und Stadt- und Verkehrsplanung zusammengedacht.

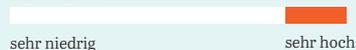


## DIE MASSNAHMEN FÜR DIE RAUM- UND SIEDLUNGSENTWICKLUNG IM ÜBERBLICK

### 1 Orientierung am Leitbild der 15 Minuten-Stadt

Die Stadtentwicklung orientiert sich am Leitbild der 15-Minuten-Stadt, mit Fokus auf kurze Wege, Innenentwicklung und Stärkung der Nahmobilität. Geplant werden gemischte urbane Gebiete, multifunktionale Quartiershubs und eine enge Anbindung an den ÖPNV, insbesondere entlang von Schienenverkehrsachsen.

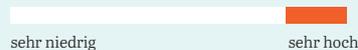
#### Priorität



### 2 Neuaufteilung und Umgestaltung von Verkehrsräumen

Im Rahmen der Flächengerechtigkeit wird die Straßenraumaufteilung neu geplant, wobei alle Verkehrsteilnehmer:innen, Barrierefreiheit und Klimaanpassung berücksichtigt werden. Dabei werden Anforderungen des ruhenden Verkehrs, der Wirtschaftsverkehre sowie grüner Strukturen in die städtebauliche Gestaltung der Straßen und Plätze integriert.

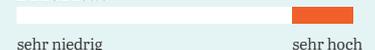
#### Priorität



### 3 Nachhaltige Stadt- und Quartiersentwicklung in den Fokus setzen

Die Stadt- und Verkehrsplanung wird eng miteinander verknüpft, um die Ziele des Klimaschutzkonzeptes zu realisieren und nachhaltige Mobilität zu fördern. Dabei wird bereits in der Planung von Neubau- und Nachverdichtungsgebieten auf eine frühzeitige Anbindung des Umweltverbunds und die Integration von Mobilitätsstationen geachtet.

#### Priorität



### 4 Nachhaltige Verkehrsplanung für Gewerbegebiete

Neue Gewerbegebiete werden vertikal geplant, um Flächen effizienter zu nutzen und die Versiegelung zu reduzieren. KfZ-Stellflächen können beispielsweise auch durch Parkpaletten oder in Parkhäusern entstehen. Gleichzeitig soll eine gute Anbindung an den ÖPNV und Radinfrastruktur sichergestellt werden.

#### Priorität



### 5 Ausbau von PV über Verkehrsflächen

Der Ausbau von PV-Anlagen auf Verkehrsflächen und Parkplätzen wird gefördert, um nachhaltig Strom zu gewinnen. Dieser kann unter anderem zur Versorgung von Elektrofahrzeugen an Mobilitätsstationen, P+R-Plätzen und anderen Verkehrsinfrastrukturen genutzt werden.

#### Priorität



# Der Ausblick



# Wie geht es jetzt weiter?

Der lange Prozess der Erarbeitung des Mobilitätsentwicklungsplans ist jetzt beendet. Gemeinsam wurde ein Zielszenario entwickelt, das die Mobilität der Zukunft abbildet. Verkehrsmittelübergreifend sind 88 Maßnahmen vorgesehen. Sie alle sollen die Mobilität Braunschweigs, egal ob für Autofahrer:innen, Fußgänger:innen oder Radfahrer:innen sicherer, angenehmer und effizienter machen. Darüber hinaus leistet Braunschweig mit dem MEP auch einen Teil zum Klimaschutz, indem nachhaltige Mobilität gefördert und ausgebaut wird.

Mit dem beschlossenen Mobilitätsentwicklungsplan steht jetzt ein weiterer langer Prozess bevor: Die Implementierung der beschlossenen Maßnahmen. Wie kann die Umsetzung gestaltet werden? Was sind nächste Schritte?





### **Umsetzungsplanung**

Für die Umsetzung der Maßnahmen in den kommenden Jahren wird ein Fahrplan entwickelt, der der Umsetzung einen ersten Rahmen gibt. So soll Planbarkeit ermöglicht werden - sowohl bezüglich des Personal-, als auch des Finanzierungsbedarfs.



### **Evaluation**

Um einen Überblick darüber zu haben, welche Maßnahmen-Umsetzung wie weit fortgeschritten ist, wird eine Evaluationsstruktur entwickelt. Geplant ist eine jährliche Analyse zum Umsetzungsstand des Mobilitätsentwicklungsplans. Um den Berichtsaufwand überschaubar zu halten, wird die Analyse mit anderen Evaluationen synchronisiert. Aktuell werden Indikatoren für die Messung der Umsetzung entwickelt, damit die Abfrage in der Praxis leicht gelingt.



### **Konkretisierung und Planung der Maßnahmen**

In einigen Teams finden bereits Gespräche darüber statt, wie einzelne Maßnahmen angegangen werden können. Bei einzelnen Maßnahmen ist die Planung schon weiter fortgeschritten, wie beispielsweise bei der Umgestaltung von Innenstadtstraßen. Auch die Optimierung der südlichen Innenstadtumfahrung wird bereits in den Blick genommen. Für die kommenden Monate ist die Qualitätssicherung im Radverkehr und die Verbesserung des Fußverkehrs vorgesehen



### **Integriertes Mobilitätsmanagement**

Ziel ist es, die Akzeptanz des MEP als gesamtstädtische Mobilitätsstrategie und dessen Umsetzung langfristig zu erhalten. Die Mobilität soll weiterhin gemeinsam und aktiv gestaltet werden. Dazu dient das Integrierte Mobilitätsmanagement, das den MEP in Zukunft weiter begleitet und bei der Umsetzung der Maßnahmen unterstützt.

# Impressum

## **Bearbeitungsteam:**

Stadt Braunschweig

Robert Müller

Laura Pasche

Claudia Fricke

Anysia Mayerhofer

Planersocietät

Sebastian Schröder-Dickreuter

Ilka Bürling

WVI

Manfred Michael

Florian Amme

urbanista

Sören Rothert

Constanze Ackermann

## **Danksagung an alle weiteren Mitwirkenden:**

ADAC

ADFC

B.U.N.D

Behindertenbeirat BS

BS Energy / KomDia

BS Forum

BSVG

DLR

Einzelhandelsverband

FridaysForFuture

Fuß e.V.

Hafen

Handelskammer

Hochschule Ostfalia

plan&rat (Gleichstellung)

Polizei

Seniorenbeirat BS

Siemens

Spedition Wandt

Stadtelternbeirat BS

Subsular

TU Braunschweig

Umweltbundesamt

Uni Kassel

VCD

Verkehrswacht BS

VW FS

VW Werk

**Stand: Mai 2025**



## VERKEHRSSICHERHEIT

**V5**  
ABBAU VON NUTZUNGS-  
KONFLIKTEN DURCH GEEIGNETE  
INFRASTRUKTURMASSNAHMEN

**V1**  
DURCHFÜHRUNG VON  
SICHERHEITSAUDITS

**V3**  
ABBAU VON NUTZUNGS-  
KONFLIKTEN MIT DEM  
RUHENDEN KFZ-VERKEHR  
DURCH RESTRIKTIVERE  
MASSNAHMEN GEGENÜBER AUF  
GEHWEGEN PARKENDEN KFZ

**V4**  
INITIIERUNG ZIELGRUPPEN-  
SPEZIFISCHER KOMMUNIKATION  
ZUR INFORMATION ZUM THEMA  
VERKEHRSSICHERHEIT

**V2**  
AUSWEITUNG DER KOMMUNALEN  
(GESCHWINDIGKEITS-)  
ÜBERWACHUNG

**V6**  
INITIIERUNG VON FORSCHUNG-  
PROJEKTEN ZUR GESTALTUNG  
SICHERER KNOTENPUNKTE

**W5**  
ERRICHTUNG VON  
PAKETAUTOMATEN  
IN WOHNGEBIETEN

**W2.1**  
EINHALTUNG DER  
ZEITLICHEN BELIEFERUNG  
DER FUSSGÄNGERZONE

## WIRTSCHAFTS- VERKEHR

**W3**  
KLEIN-VERTEILZENTREN FÜR  
DIE EMISSIONSÄRMERE  
ZUSTELLUNG AUF DER LETZTEN  
MEILE EINSETZEN

**W2**  
AUFBAU EINES EFFIZIENTEN  
LIEFERZONENMANAGEMENTS

**W1**  
UMSETZUNG  
ERKENNTNISSE  
DER LOGISTIK

**W9**  
EINFÜHRUNG VON  
EINFahrtsRESTRIKTIONEN  
(LKW MIT VERBRENNERMOTOR)  
INS STADTGEBIET PRÜFEN

**W4**  
ENTWICKLUNG EINES  
LKW-LEITSYSTEMS

**M5**  
ZERTIFIZIERUNG MIT  
EU-SIEGEL  
"RADFRIENDLICHER  
LEITGEBER" ANSTREBEN

**M5**  
SCHAFUNG EINES  
INTERAKTIVEN STADTPLANS MIT  
ECHTZEIT-VERKEHRSDATEN

Ö  
A  
E

Ö  
ST  
KO

ÖV11  
AUSBAU  
VERKEHR  
(FLEXIBEL)

